No. 2359 Zaterdag 23 Maart 1929. 46ste Jaargang

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— bij vooruitbetaling.

Bureau van dit blad: Pastorie Otrabanda.
Administratie: St. Thomas-college.
DRUKKER. B. L. BOGAERS.

Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f. 0.50; voor elken regel meer 10 cts.

Curaçaosche Begrooting 1930.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

1. Was het zijn ambtsvoorganger een groote voldoening in het afgeloopen dienstjaar aan Uwen Raad het ontwerp eener sluitende begrooting in te dienen, ook ondergeteekende is het aangenaam, in vertrouwen op de bestendiging van den bloei van dit Gewest, voor het dienstjaar 1930 U hierbij de ontwerp-begrooting, die sluitend gemaakt is, aan te bieden.

2. Het zou voor ondergeteekende een voorrecht zijn en hij zou zich gelukkig achten als ook in de toekomst de inkomsten steeds een dermate bedrag opbrachten, dat het Gewest Curaçao instaat zal zijn, eigen huishouding te blijven bekostigen.

Zal door de groote en kostbare eischen, die het verkeer stelt en door de uitbreiding der bevolking, die meer dan tot nu toe de zorg der Overheid noodig heeft, zoowel op het gebied van hygiene en van onderwijs als voor de handhaving van orde en gezag, het eindbedrag aanvankelijk hooger oploopen, wij moeten er naar streven, dat na voltooiing der groote werken, zonder het sluiten van leeningen het evenwicht in de begrooting wordt verkregen.

Dit zal moeilijk gaan zonder uit te zien naar verhooging der inkomsten.

Het komt ondergeteekende voor, dat de opbrengsten van verschillende posten zullen kunnen stijgen en dat zulks gezocht moet worden van die zijden, die het meeste belang hebben of gehad hebben van hetgeen is tot stand gebracht, Ook blijkt uit de opbrengst van de Inkomstenbelasting, dat niet alle ingezetenen hun evenredig deel in de huishouding van dit Gewest bijdragen.

Zorg van het Bestuur zal het daarom zijn op billijke wijze vermeerdering van inkomsten te trachten te verkrijgen.

Dat ondergeteekende hierbij op de medewerking van Uwen Raad zal mogen rekenen, vertrouwt hij ten volste.

3. Bij het samenstellen van het ontwerp heeft hij zich laten leiden door de eischen, die de bloei van dit Gewest medebrengt. Voor nieuwe werken, die naar hij hoopt, in 1930 zullen worden tot stand gebracht, worden gelden gevraagd. Het wil hem voorkomen, dat die voorgestelde werken door den tegenwoordigen tijd zeer geboden zijn en daarom in het welbegrepen belang van dit Gewest niet achterwege mogen blijven.

Ondergeteekende vertrouwt, dat deze zijn eerste ontwerp-begrooting, hoewel nogal omvattend, bij Uwen Raad een gunstig onthaal moge vinden en dat Uw Hoog College hem in de gelegenheid zal stellen tot de uitvoering van die werken te doen overgaan. Toch is nog niet alles wat zijn aandacht zal vragen hierbij opgenomen — gedacht wordt o. a. aan de Emmabrug-kwestie, die in 1930 tot oplossing zal moeten worden gebracht.

Aan de economische opheffing van het eiland Bonaire en de Bovenwindsche eilanden, die thans zoo zeer ten achter staan bij de eilanden Curaçao en Aruba, zal hij bij voortduring zijn aandacht blijven wijden,

Na deze algemeene Beschouwingen, worden beproken de artikelen die door verhooging of verlaging in aanmerking komen.

Afdeeling I. (Algemeen en gewestelijk bestuur.)

Artikel 1. Waar de werkzaamheden op alle kantoren op de eilanden Curaçao en Aruba gestadig toenemen moet het korps bureelambtenaren worden uitgebreid. Met het oog hierop; mede in verband met de uitzending uit Nederland van 5 adjunct-commiezen, wordt hierbij door ondergeteekende een krediet aangevraagd tot betaling van meer personeel.

Artikel 8. De post wegens schadeloosstelling voor kosten van vervoermiddelen aan 2 districtmeesters is vervallen, daar sind 1928 twee dienstauto's ter beschikking dier districtmeesters werden gesteld. Voor kosten van onderhoud en herstelling van die dienst-auto's wordt hierbij een krediet aangevraagd. (f. 2.400.)

Artikel 13. De uitgaven ten laste van dit artikel (vervoer tusschen de eilanden) zijn ver beneden de raming gebleven, aangezien de schoener, die de verbinding van dit eiland met de bovenwindsche eilanden onderhield eind 1927 vergaan is en het eerst in de maand Juni 1928 gelukt is een anderen schoener voor die verbinding te huren.

Artikel 17. Naar aanleiding van de toeneming der werkzaamheden op alle kantoren, was de overschrijding van dezen post onvermijdelijk. Voor 1930 wordt een hooger bedrag aangevraagd, waardoor overschrijding vermeden zal kunnen worden. (Kantoorbehoeften.)

Afdeeling II. (Rechts- en politiewezen.)

Artikel 19. Daar in het vervolg bij voortduring een rechter op Aruba zal zijn, is het wenschelijk een ambtenaar met hoofdbetrekking van griffier aan te stellen. Als bezoldiging van dezen wordt een bedrag van f 3600,— aangevraagd.

De tegenwoordige dd. griffier, die werkzaam op het postkantoor is, zal bij zijn andere ambtsbezigheden, niet in de mogelijkheid zijn, den rechter ten allen tijde bij te staan.

Door de gestadige toeneming, en wel in ruime mate, van de werkzaamheden verbonden aan het ambt van Ontvanger en aan dat van dd. Ambtenaar van het Openbaar Ministerie op Aruba, welke beide ambten aan één ambtenaar opgedragen zijn, is het dezen niet mogelijk zijne veelvuldige ambtsbezigheden, welke tevens van uiteenloopenden aard zijn, naar behooren te verrichten, wil hij, wat een vereischte is, steeds met zijn werk bij zijn. Om dit te bereiken zet de tegenwoordige ambtenaar dan ook alle zeilen bij en werkt hij ook na kantoortijd en op vrije dagen. Afgezien van het feit dat een dergelijke arbeidsprestatie blijvend niet kan geleverd worden, mag zulks ook van een landsdienaar niet worden gevorderd en wordt de noodzakelijkheid gevoeld bovenbedoelde ambten te splitsen en aan twee ambtenaren op te dragen. Met deze omstandigheid wordt bij dit artikel rekening gehouden en een toelage van f 1.200,— gevraagd voor een dd. ambtenaar van het Openbaar Ministerie.

Artikel 20, De overschrijding is te wijten aan het feit, dat de rechter en griffier dikwijls langen tijd op het eiland Aruba moesten blijven in verband met de vele zaken, die voorgebracht werden. Aangezien in 1929 een vast rechter en griffier op Aruba zullen worden aangesteld, werd de raming voor 1930 verlaagd.

Artikel 23. In 1928 moest worden overgegaan tot verdubbeling van het aantal gevangenbewaarders, terwijl sedert 1 Januari 1928 het aan die betrekking verbonden maandloon moest worden verhoogd, daar het onmogelijk bleek met het aanwezige aantal de bewaking van een steeds grooter wordend aantal beslist kwaadaardige uitheemsche beroepsmisdadigers zelfs in de geringste mate aan haar doel te doen beantwoorden. Hierdoor was de overschrijding van het voor betaling van gevangenbewaarders toegestaan krediet onvermijdelijk. De commissie van administratie voor de strafgevangenis en het huis van bewaring heeft zich tot het Bestuur gewend onder mededeeling, dat teneinde de bewaking naar behooren te kunnen doen plaats vinden, het haar noodzakelijk voorkwam 6 gevangenopzichters uit Nederland te laten uitkomen.

Het Bestuur heeft zich hiermede kunnen vereenigen en Zijne Excellentie den Minister van Koloniën verzocht voor de uitzending het noodige te doen verrichten. Teneinde in staat gesteld te worden die gevangenopzichters, waarvan elk een maandloon van f. 250 — zal moeten genieten, te betalen, wordt hierbij een krediet van f. 18000, — aangevraagd.

Meer en meer doet zich de noodzakelijkheid gevoelen op Curaçao een afzonderlijke strafgevangenis ter beschikking te hebben. Bij het eventueel tot stand komen van die gevangenis zal gezorgd moeten worden dat kan worden beschikt over de noodige staf personeel. Gelden daarvoor zijn op deze begrooting aangevraagd. Als bezoldiging van den directeur wordt een krediet van f. 6600— aangevraagd.

Artikel 24. In verband met het steeds grooter wordend aantal uitheemsche gevangenen moest de raming voor wat betreft de eilanden Curaçao en Aruba aanmerkelijk worden overschreden.

Waar het te voorzien is, dat in 1930 in verband met de gestadige uitbreiding der bevolking, vooral van het vreemde element, het aantal gevangenen nog grooter zal zijn, wordt thans voor Curacao en Aruba elk een hooger krediet aangevraagd. (f. 20.000 en f. 3.000, in pl. van f. 8.000 en f. 1.500).

Artikel 25. De overschrijding is in hoofdzaak toe te schrijven aan het feit, dat bij het doen der raming voor 1928 geen rekening is gehouden met de aan de met politiediensten belaste militairen uitgekeerde vergoedingen. Voor 1930 wordt een krediet van f. 372.000, — aangevraagd, verdeeld als volgt:

politietoelagen voor 198 militairen berekend naar een gemiddelde van f 3, per dag en per man	f 216,810,—
bezoldiging, kleeding enz. van 60 burgeragenten	150.000,—
officieren en administratief personeel	5.000,—
	f 371.810.—

of rond f. 372.000.

Artikel 27. De overschrijding (f. 55.936, terwijl toegestaan f. 23.000) is in hoofdzaak toe te schrijven aan de aanschaffing van vervoermiddelen te land en te water ten behoeve van de politie. Waar het te voorzien is, dat in 1929 de vereischte vervoermiddelen zullen zijn aangeschaft, wordt voor 1930 een krediet van f. 30.000 — aangevraagd.

Afdeeling III. (Geldelijk beheer).

Artikel 40. Door de uitbreiding van den dienst moest meer personeel worden aangesteld, tengevolge waarvan de kredieten voor Curaçao en Aruba moesten worden overschreden. In verband met de in 1928 gedane uitgaven worden die kredieten thans hooger geraamd.

Artikel 42c. Voor het eventueel te Emmastad in gebruik te stellen hulppostkantoor zal door de Directie van de C. P. I. M. een gebouw ter beschikking worden gesteld tegen een huurprijs van f 100,— per maand.

Artikel 42d. In 1928 moest worden overgegaan tot de aanschaffing van een tweede posttruck en meerdere postbussen. Door het verantwoorden van deze uitgaven ten laste van dezen post was de overschrijding onvermijdelijk. In verband met het in gebruik nemen van een tweede posttruck en de eventueele openstelling van een hulppostkantoor te Emmastad wordt de raming voor 1930 met f, 5000.— verhoogd. Ook voor Aruba wordt f. 2000,— meer aangevraagd in verband met de toename van den postdienst aldaar en mede in verband met het aan de St. Nicolaasbaai open te stellen hulppostkantoor.

Artikel 44. Het komt ondergeteekende gewenscht voor om, gelijk reeds ten aanzien van den Landsradiodienst geschiedt, de materieele en personeele uitgaven van den Landstelefoondienst te splitsen. Voor het eerst wordt bij deze begrooting een afzonderlijke krediet aangevraagd voor betaling van het personeel bij den Landstelefoondienst. (f. 12.600.)

Artikel 45. De overschrijding is in hoofdzaak toe te schrijven aan de invoering van den kortegolfdienst met Nederland, Amerika, Suriname en Nederlandsch-Indie, waardoor een veel drukker gebruik van den dienst wordt gemaakt. Aan de hand van de in 1928 opgedane ondervinding werden de kredieten voor Curaçao en Aruba verhoogd. Hiertegenover staan echter hoogere opbrengsten te boeken.

Artikel 48. Waar het een bedrijf betreft, (Landstelefoon) dat in zijn eerste levensjaren verkeert en steeds meer en meer uitbreidt, is het zeer moeilijk, zoo niet onmogelijk, een juiste raming te doen. In verband met de in 1929 gedane uitgaven wordt hierbij een krediet van f 31.600,— aangevraagd.

Artikel 56. Het Bestuur van het muziekkorps St. Cecilia heeft zich tot het Bestuur gewend met het verzoek om geldelijken steun, ten einde in staat gesteld te worden de openbare uitvoeringen geregeld te doen plaats vinden. Het hierbij aangevraagd krediet van f 600,— moet dienen om ondergeteekende in de gelegenheid te stellen aan dit verzoek te voldoen.

Artikel 57. Bij de begrooting voor 1929 is rekening gehouden met uit leening te verkrijgen gelden ten beloope van bijna 12 ton, terwijl thans voor 1930 gerekend wordt op een leening van twee millioen gulden.

Het komt ondergeteekende daarom juister voor dezen post niet meer „pro memorie" te ramen, doch hiervoor een cijferpost te stellen.

Waar niet vooruit bepaald kan worden hoe groot het percentage zal zijn, die Curaçao zal hebben te betalen voor voorschotten uit 's Rijks Schatkist, aangezien de rente gelijk zal zijn aan de wisselende rente die Nederland zelf over zijn op de openbare markt geplaatste 5-maands-schatkistpapier moet betalen (vermeerderd met een pro mille voor administratiekosten en risico), wordt deze rente geschat op 5%. (f. 160.000)

Afdeeling IV. (Eeredienst, onderwijs en armenzorg.)

Artikel 64b. Wegens het bekomen van eervol ontslag uit 's Lands dienst is de vakleerares in de Engelsche taal aan de Wilhelminaschool in 1928 niet langer dan ongeveer 2 maanden aan die school werkzaam geweest. Hare lessen werden overgenomen door het personeel der school. In dat jaar werd een vakonderwijzeres in het bezit der akte M. O. Spaansch tijdelijk aan de Wilhelminaschool verbonden. Daar het te voorzien is, dat zij in den loop van het jaar 1929 definitief zal worden aangesteld en haar in 1930 een grooter aantal uren dan tot nu toe het geval is, zal worden opgedragen, wordt voor deze leerares hierbij een bedrag van f 2.400,— geraamd.

Artikel 65a. In 1930 zal worden voortgegaan met de vernieuwing van een deel der schoolmeubelen der openbare scholen. De betrekkelijke posten zijn daarom meerendeels hooger geraamd dan in vorige jaren.

Om een zuiver beeld te krijgen, wat de scholen aan leermiddelen kosten, moeten de uitgaven van Curaçao verminderd worden met een bedrag van f 1.606,50 in den loop van 1928 in 's Lands kas teruggestort, als opbrengst van den verkoop van leermiddelen ter Inspectie van het onderwijs.

Artikel 66a. Evenals het vorig jaar is geschied, werden de bedragen voor het personeel bij het bijzonder onderwijs, aan de schoolbesturen uit te keeren, geraamd naar den vermoedelijken toestand op 1 Januari van het begrootingsjaar. De verkregen cijfers zijn grootendeels op duizendtallen naar boven afgerond. (Totaal f 405,500.

Artikel 66d. Met de te verwachten toename van het aantal leerlingen der bijzondere scholen is bij de bepaling van het begrootingscijfer, onder deze post voorkomende (leermiddelen) rekening gehouden.

Artikel 66e. Bij de 2e suppletoire begrooting voor het dienstjaar 1929 wordt een bedrag van 64.000,— aangevraagd ten einde daaruit in dat dienstjaar te kunnen bestrijden de vergoedingen aan de schoolbesturen te doen wegens de door deze te maken kosten bij het verleenen van verlof aan de leerkrachten hunner scholen. Voor 1930 is dit bedrag op f 40.000— geraamd. Waar het hier een aangelegenheid betreft, waarbij de schoolbesturen zelf regelend optreden moeten de uitgaven worden geraamd op grond ven de bepalingen van de Verlofverordening Bijzonder Onderwijs. 1929 (P. B. 1928 no. 69).

Artikel 67. Het verschil tusschen het geraamde en het uitgegeven bedrag voor 1928 vindt zijne verklaring in het feit, dat in dat jaar meerdere jongelieden, in het genot van een studiebeurs in Nederland verblijvende na voleindiging hunner studie naar Curaçao terugkeerden en hier in Gouvernementsdienst traden. Daar hoogstwaarschijnlijk in 1929 wederom eenige jongelieden met een studiebeurs naar Nederland zullen vertrekken, is voor 1930 hetzelfde bedrag als in de vorige jaren geraamd.

Artikel 68. Een onderwijzeres, met studieverlof in Nederland verblijvende, keerde in den loop van 1928 vandaar terug. Zoodra de omstandigheden het zullen toelaten, worden weer nieuwe leerkrachten tot het verwerven van hoogere bevoegdheden naar Nederland gezonden. Er bestaat daarom geen aanleiding de grootte van het uitgetrokken bedrag der vorige jaren bij deze begrooting een wijziging te doen ondergaan.

Artikel 72. De cursus voor herhalingsonderwijs op St. Eustatius is met ingang van 1 Februari 1929 opgeheven. De verhoogde toelagen aan de vlechtonderwijzeressen, bij het onderwijzersbezoldigingsbesluit 1928, P. B. No. 51, toegekend maken het echter niet mogelijk voor 1930 een lager bedrag voor de kosten van leergangen te ramen dan is geschied.

Het probleem der oeververbinding.

Woensdagavond 1. l. had in het Kransgebouw de groote publieke vergadering plaats, uitgeschreven door de Kamer van Koophandel en Nijverheid alhier, ter bespreking van het zoo urgente vraagstuk der oeververbinding.

Het Kransgebouw was bijna geheel gevuld met belangstellenden, uit alle rangen en standen der Curaçaosche samenleving. Wel een bewijs hoe iedereen zich voor het vraagstuk interesseert. Ook Zijne Exc. Gouverneur FRUYTIER, vergezeld van den heer GAUW, vereerde de vergadering met Zijne hooggewaardeerde tegenwoordigheid.

Na een woord van welkom aan de vergadering, en in het bijzonder aan Zijne Excellentie, en de beide sprekers van den avond, den Zeereerw. Pater A. EUWENS en den heer C. S. GORSIRA JPEZ., gaf de heer PENHA, Voorzitter van de Kamer van Koophandel, het woord aan Pater EUWENS.

Deze begon met te zeggen, dat het idee om het vraagstuk der oeververbinding te bespreken, bij hem ontstaan was, toen hij in October 1928 tot de ontdekking kwam dat de concessie voor de Koningin Emma-brug op 31 Mei 1930 zou afloopen, zoodat de tijd om een nieuw plan van oeververbinding te bestudeeren maar kort was.

Eerst had hij gedacht de „Amigoe" ervoor te spannen.

Wegens gebrek aan plaatsruimte gaf hij echter dit plan op, en stelde zich in verbinding met het Algemeen Nederlandsch Verbond, dat zich voor het idee zeer genegen toonde, echter van meening was, dat het meer lag op den weg van de Kamer van Koophandel. En zoo rijpte het idee voor deze publieke vergadering. Daar echter te veel belangen bij het vraagstuk betrokken zijn, vond men het wenschelijk het vraagstuk door verschillende sprekers te doen behandelen, en wel van het standpunt van verkeer, scheepvaart, gouvernement, C. P. I. M. enz. Van al de aangezochte sprekers werden echter slechts de twee van dezen avond bereid gevonden.

Spr. zeide niet te willen optreden als agitator, maar slechts als voorlichter van het publiek.

Vooreerst gaf spr. een overzicht van de geschiedenis der bestaande oeververbinding. Veel wordt er gemopperd tegen de bestaande brug, dikwijls te recht; doch men vergeet dikwijls hoevele en hoe groote diensten de bestaande brug aan het publiek bewezen heeft.

Eeuwenlang heeft het verkeer over de haven plaats gehad met pontjes en tentbootjes. In den slaventijd bezaten vele bewoners hun eigen tentboot. Toen na afschaffing der slavernij de arbeidskrachten duurder werden, verdwenen vele dezer tentbooten en had het verkeer hoofdzakelijk plaats met pontjes. Dit was toen voldoende, daar toen nog niet voor Curaçao gold: time is money. In '82 kwamen er een paar ferrybooten in de vaart, die echter in hun onvolmaakten vorm niet voldeden, en na twee jaar weer verdwenen.

De herinnering eraan is niet anders als treurig.

Eindelijk na jaren kwam MR. SMITH, Amerikaansch Consul in die dagen te Curaçao, - de man die ook het initiatief nam voor de electrische verlichting en waterleiding, — op het idee van een pontonbrug over de haven.

Deze werd achter op Motet in elkaar gezet, en op 1 Mei 1888 kant en klaar op haar tegenwoordige plaats gelegd, nadat door den heer VAN DE MEULEN het betonnen bruggehoofd gebouwd was.

Op 8 Mei, den verjaardag van gouverneur van den Brandhof, zou deze door den gouverneur plechtig worden ingewijd. Wegens ziekte echter van den gouverneur, had de inauguratie plaats door den procureur-generaal, den heer SOL C. HENRIQUEZ, vader van den heer H. J. C. HENRIQUEZ.

Daar er toen ter tijd nog geen verkeerspolitie bestond, gebeurde het bij de openstelling, dat er zooveel van Pundazijde als Overzijde zooveel volk op de brug zich samendrong, dat men niet meer vooruitkon.

Volgens een artikel in de concessie, mocht deze nooit een belemmering zijn voor de scheepvaart. Daar voor bestond toen ter tijd ook geen gevaar, zoodat door velen zelfs de brug als wandelplaats gebruikt werd. Hierin is echter in de laatste 10 jaren vooral een reusachtige verandering gekomen.

Spr. gaf daarna in het kort een overzicht van hoe in de laatste jaren het autoverkeer (de eerste twee dagteekenen van Januari 1911, terwijl men toen van meening was dat ze de eerste, misschien ook wel de laatste zouden zijn) — en het scheepvaartverkeer is toegenomen, en nog steeds toeneemt; — het autoverkeer voor de steeds toenemende welvaart, en het scheepvaartverkeer vooral door de vestiging op Curaçao van de C. P. I. M.

Door deze toename komen voortdurend twee groote belangen met elkaar in botsing: n. l. van het verkeer en van de scheepvaart. Het verkeer vraagt: de brug dicht; de scheepvaart: de brug open.

Zeer zeker is voor een doorloopend verkeer een brug het ideaal. En daarom moet men de scherpe kanten van beide belangen niet toespitsen, maar trachten ze weg te werken; de beide belangen met elkaar trachten te verzoenen.

Alvorende de verschillende plannen te bespreken, wijdde spr. nog een woord aan de bestaande concessie. Deze loopt af op 31 Mei 1930.

Wat dan? Een concessie is uit den aard der zaak geen filantropische onderneming. Zaak is zooveel mogelijk winst te maken. Daarom had deze vergadering eigenlijk reeds twee jaar geleden moeten gehouden. Want wat zal er geschieden als de concessie is afgeloopen en het gouvernement niet klaar is met een andere verbinding?

Zooals b. v. gedaan is met de concessie voor de telefoon?

Ofschoon door een ingenieur een ingenieus plan van oeververbinding aan het Gouvernement was aangeboden, was men blijkbaar van oordeel: maar afwachten wat de concessionarisse zou doen.

Daardoor gaf men volgens spr. blijk niet 't minste begrip te hebben hetgeen een concessiehouder is. Want was de concessie afgeloopen, dan zou de concessiehouder de brug kunnen wegnemen, zoodat het Gouvernement voor een fait accompli zou worden gesteld en gedwongen zijn alle eischen van den concessiehouder in te willigen, om het verkeer toch maar te laten doorgaan.

Evenals gebeurd is met de van den Brandhofbrug.

Hierna kwam spr. tot de verschillende plannen van oeververbinding, die hij verdeelde in luxe- en praktisch uitvoerbare plannen.

Voorop werd gesteld dat elk plan aan de volgende minimum-eischen moet voldoen:

1. het moet finantieel en technisch practisch uitvoerbaar zijn;
2. het moet uitvoerbaar zijn op korten termijn.
3. het moet geen belemmering zijn voor de scheepvaart.

Aan de hand van deze minimum-eischen werden eerst de *luxe* - en daarna de *praktische* plannen besproken.

Bij de eerste afdeeling passeerden de revue het *tunnelplan* van JAN PAUL, dat echter om den te langen duur (in Nederland rekent men voor den bouw van een brug: 2 jaar onderzoek, 2 jaar plannen maken, 3 jaar uitvoering; denk dus eens aan een tunnel, terwijl men zoo goed als niets van den bodem kent) - en de technische en finantieele bezwaren werd afgewezen; het plan van een *brug tusschen de twee hoogste punten*, n.l. fort Nassau en Motet, dat door spr. om een gebrek aan toegangsweg verworpen werd; de *transbordeur* zooals b.v. te Rouaan, die echter vooral om technische bezwaren bij spr. geen genade vond. Bovendien zou ook dit een werk op langen termijn zijn en zouden de kosten te hoog oploopen.

Daarna kwamen de *praktische plannen* aan de beurt; en wel op de eerste plaats een *gemoderniseerde brug*, hetzij van hout of ijzer, hetzij dan in de as van de Breedestraat Punda, of van Breedestraat Otrabanda, hetzij ter hoogte van Waaigat, zooals door 't Gouvernement is voorgesteld.

Ten tweede: het *plan om de brug in tweeën te snijden*, zoodat de beide einden zoowel naar binnen als naar buiten kunnen openzwaaien, ofwel naar boven opengaan. In beide gevallen zou men zoowel aan Punda- als Overzijde een vast betonblok moeten gieten, hetgeen volgens spr. aan de Punda zijde wegens de diepte zeer bezwaarlijk is. Bovendien zou in 't eerste geval zulk een plan met dubbele onkosten voor bediening gepaard gaan.

Hierbij besprak spr. het door velen geuit verlangen om de brug niet weg te nemen van de Breedestr. Punda, omdat deze als de hartader van 't verkeer is. Daar echter het verkeer zoo overweldigend groot geworden is en met den dag nog grooter wordt, moet men niet trachten het te centralizeeren, maar decentralizeeren. In het Gouvernementsplan zou dit aan de Punda-zijde plaats hebben, daar een groot deel naar de Ruyterkade zou verlegd worden. Aan de Overzijde echter niet.

Daarom vraagt spr. of het niet mogelijk zal zijn de brug te leggen van Waaigat naar de Havenstraat, en dan het verkeer te leiden langs de Hoogstraat.

Nadat de verschillende plannen de revue gepasseerd waren, stelde spr. de vraag:

Is de brug alleen voldoende?

Bij de tegenwoordige scheepvaart, die zeker nog toeneemt: neen.

Men heeft berekend, dat geregeld de brug 6 [illegible] per dag geopend is. Bij betere controle [illegible] dit minder kunnen zijn; doch [illegible] zal het verkeer erdoor verlamd worden. Dit nu mag niet. Het verkeer van auto's en voetgangers moet doorgaan. Daarom moet men een middel zoeken voor de lossing van 't gestremd verkeer, hetgeen niet anders kan geschieden dan door ferry-booten, met plaats voor 6 of 8 auto's en een groot aantal voetgangers. Wanneer er twee zulke ferry-booten in dienst gesteld worden, zal dit een aanmerkelijke verlichting van de stremming in 't verkeer beteekenen.

Spr. zou dit idee willen simplificeeren door een veerpont, zonder mecanisme, eenvoudig met een ketting, die door electromotoren aan beide kanten wordt ingehaald.

Men heeft bovendien te zorgen dat deze veerponten niet tever in de haven vooruitsteken, om geen belemmering te zijn voor de scheepvaart, — terwijl de technici zullen moeten uitmaken, hoe bij de zware deining, die er soms in de haven staat, het aanleggen zal moeten geschieden. Dit zou misschien kunnen verholpen worden door ze binnen de brug te stationneeren.

Spr. behandelde nog de vraag of brug en ferrybooten in particulier beheer genomen, of gouvernementsbedrijf moeten worden. Spr. was voor het laatste; — en dan tegen een matig tarief. Want voor iets hoort iets. Door de overgang geheel vrij te stellen, stelde men volgens spr. een gevaarlijk precedent, daar men dan ook zou kunnen eischen vrije overtocht b.v. tusschen Curaçao en Aruba of Bonaire

Na nog even aan de Hembrug, tot voor kort de grootste draaibrug van Europa, herinnerd te hebben, welk plan echter als zeer kostbaar, op langen termijn en andere technische bezwaren werd afgewezen, kwam spr. tot de volgende conclusie:

1. onmiddelijk een paar ferrybooten te bestellen.
2. het verkeer te decentralizeeren.
3. intusschen het vraagstuk der brug nog eens grondig te bestudeeren.

Hierna kwam de heer GORSIRA aan het woord, die het vraagstuk zou beschouwen van het standpunt der stoomvaartmaatschappijen. Spr. hoopte het publiek eenigszins te kunnen verzoenen met de scheepvaart, die zooveel last veroorzaakt aan het verkeer tusschen de twee stadsgedeelten en uit te leggen waarom de schepen vooral hier zoo'n haast hebben en geen tijd mogen verliezen. Sprekers [illegible] dus beperkt. Hij zal daarom niet spreken over ongemakken die de scheepvaart ondervindt van den loodsdienst en het seinwezen. Wel wil hij aanduiden, wat z. i. de gemakkelijke en goedkoope oplossing zal zijn van den last, die het publiek ondervindt door het telkens openzwaaien en lang openblijven de brug. Spr. heeft reeds jaren geleden de moeilijkheid voorzien en in den Kol. Raad een oplossing aan de hand gedaan, die echter niet algemeen begrepen is. Zonder sterken stroom in de haven, zonder noemenswaardige afwijking van den waterstand door eb en vloed, zag en ziet Spr. nog niet in een reden om een kostbaren ponttransbordeur te bouwen. Spr. raadde daarom aan de torens van den transbordeur af te schaffen, de schuit te laten rusten op het water, en die schuit in goede richting te houden door rails of staven op voldoende diepte in de haven gelegd: dus niets anders dan een dienst van veerponten, bezuiden de brug.

Spr. hoopt later, niet in een openbare vergadering, maar rustig aan een tafel op een kantoor met kaarten voor zich de bezwaren daartegen, die volgen Gouv. Brantjes door sommigen geopperd waren, te kunnen ontzenuwen. Wordt een ander plan, beter dan het zijne, geopperd, dan zal Spr. dadelijk het zijne prijs geven.

Spr. zal zich nu bezig houden met de bestaande brug, bezien vanaf de commando-brug der schepen, en vanaf de kantoren der maatschappijen.

Vooraf brengt Spr, nog hulde aan de nagedachtenis van den eersten concessionaris, den energieken Amerikaan L. B. Smith. De brug werd eerst gebouwd in 2 deelen, aan elkander verbonden door scharnieren, zoodat voor kleinere schepen slechts het gedeelte aan Pundakant, voor groote schepen de geheele brug openging. Dit geschiedde eerst door een sleepboot, later werden beide deelen aan elkander vastgemaakt en met kabels en lier open en dicht getrokken.

Steeds echter ondervond de scheepvaart veel last van de brug, nu eens door defecte middelen van propulsie, dan weer door gebrek aan bekwaam en actief personeel voor toezicht en bediening.

Uit den strijd tusschen publiek en scheepvaart ontstond de bepaling van het Gouvernement, om de brug gedurende enkele uren van den dag gesloten te houden.

Deze maatregel echter werd door het publiek onvoldoende geacht, en was storend voor de scheepvaart, te meer daar, tot voor korten tijd, de loodsen dien tijd als rusttijd beschouwden en het werk daarin stopzetten. Door den invloed der C. P. I. M. kwam er verbetering in het vlug opendraaien der brug; daar stond echter tegenover een toename van scheepvaartverkeer, dat grootere eischen stelde.

Nu kwam spr. tot zijn eigenlijk thema.

Is de brug tijdig en behoorlijk opengezwaaid, dan heeft de navigatie daar geen hinder van.

De last wordt veroorzaakt door defect aan machine, schroeven of roer, defect in communicatie tusschen commandobrug en machinekamer of door een fout of verzuim van commandobrug of machinekamer, waardoor aanvaring kan ontstaan.

Hierdoor ontstaat oponthoud ter vaststelling der verantwoordelijkheid voor de schade en tot regeling der te vragen garantie.

De verzekering dekt de schade, zegt men. Spr. is 't hiermee niet eens, omdat het in strijd is met de voorwaarden der verzekering, die den verzekerde verplicht, zoolang hij het verzekerde goed niet abandonneert, alles aan te wenden om be belangen van den verzekeraar te beschermen.

Betaalt in den regel de verzekeringsmaatschappij de schade, van het personeel van het schip raakt dikwijls een oppasend man in ongenade, de haven krijgt een slechten naam, zoodat de maatschappijen deze soms als gevaarlijk gaan beschouwen en uit hare reisroute schrappen.

Ook de verzekering berust niet zoo maar, en zal bij veelvuldig voorkomen van ongevallen bij binnenkomen van havens, de premies hooger noteeren.

En dit wordt dan natuurlijk door de maatschappijen weer verhaald op den handel bij de vaststelling der vrachten. Zoo hebben door de verhooging van loodsgeld, kaderecht, lichterloon enz. alhier, en de ongemakken hier ondervonden, de maatschappijen een toeslag ingevoerd, onder de benaming van „port-dues", eerst 1/6 per vrachtton, later verhoogd tot 5 shilling,

Om te weten wat dit voor de bevolking beteekent, vermenigvuldige men de 5 shillings met het aantal vrachttonnen hier ingevoerd.

Het is dus in het belang der bevolking alle ongemakken voor de scheepvaart te doen verdwijnen. Daarmee kan men beginnen na het beëindigen der concessie, door, evenals men op voorstel van spreker reeds gedaan heeft met kabels en pijpen op den bodem der haven, de brug te verzekeren, voor rekening van den concessionaris of c. q. het Gouvernement, tegen alle schade door aanvaring met bepaling dat die schade niet eerder op het aanvarend schip mag worden verhaald, dan als bewezen is, dat het, in strijd met de bepalingen van het havenreglement, geen loods heeft of de bevelen van den loods niet heeft opgevolgd.

Niet de scheepvaart, de hartader van Curaçao's bestaan, maar de brug moet de risico dragen.

Dit is ook zeker economischer, daar het totaal de premies, betaald door de [illegible] ongetwijfeld verre overtreft de premie door de brug alleen te betalen. Als men zoo alle ongemakken geleidelijk elimineert, dan zal ook de opgelegde last van 5 sh. per vrachtton spoedig verdwijnen. Vooral ook met het oog op de concurrentie van onze naburen is dit van belang.

Hierna geeft spr. een verklaring van de haast die schepen hebben om door deze haven te komen.

Dit komt 1o. door de ongemakken in de haven zelf.

Zonder eenige organisatie, zonder havenpolitie onder den havendienst, om het meeren van schepen en lichters te regelen en controleeren, is de doortocht dikwijls zóó gestremd dat er gevaar is voor varende schepen en in de haven liggende vaartuigen. Averij is geen zeldzaamheid, vooral in 't Schottegat; — zoodat men graag voor donker vertrekt. 2o. Gebrek aan werkvolk, waardoor dikwijls oponthoud veroorzaakt wordt, zoodat men soms een dag verliest, hetgeen spr. met een voorbeeld bewijst.

Met het oog hierop valt er nog veel te doen, om de haven in een staat te brengen, dat zij nummer 8 of 10 staat in vlotte bediening.

Deze moeilijkheden blijken nog meer als men onze haven beschouwt in verband met omliggende havens.

Behalve voor olievervoer, kan geen schip rendabel worden geëxploiteerd in een vaart met Curaçao als eindpunt, zonder tusschen-havens. Daartoe zijn passagiersverkeer en lading, die men hier lossen en laden kan, onvoldoende. Slechts enkele kleinere schepen hebben Curaçao en Maracaibo als eindpunten, doch slechts als annexes aan groote transatlantische diensten. Zonder de omliggende havens zal het scheepvaartverkeer hier belangrijk minder zijn. Al staat Curaçao als nummer 8 of 10 op de lijst wat tonnemaat betreft, nimmer zullen zich hier directe diensten ontwikkelen als b. v. tusschen New-York en Rotterdam, Genua en Buenos Ayres. Tusschen-havens zijn noodig, of liever Curaçao kan alleen bediend worden als tusschen-haven; en wat stukgoederen als invoer van koopvaren in het algemeen betreft, zijn de meeste havens veel belangrijker dan Curaçao. Spr. spreekt niet over tankschepen die olie vervoeren van bron naar Curaçao of van Curaçao naar de diverse markten, of schepen die materiaal aanbrengen voor petroleum installaties. Spr. treedt alleen op voor de schepen:

1. die hier uitsluitend komen om te bunkeren.
2. die hier lossen en laden en passagiers vervoeren.
3. toeristenbooten.

Volgens de statistieken, is na aftrek van hetgeen voor het petroleumbedrijf is bestemd, wat lading betreft, Curaçao slechts een onbelangrijk accessoir; zoodat men slechts door vlugge bediening en weinig kosten in de haven de schepen kan aanlokken. Hierin heeft vooral de oorlog verandering gebracht, niet ten goede. Daar de havens in de naburige republieken een geheel ander douanestelsel hebben en de controle der binnenkomende lading en passagiers geschiedt door de consulaire vertegenwoordiging alhier is dit dikwijls tijdroovend en lastig. Elk oponthoud hier kan dan funest worden. Neem b. v. Maracaibo, waar men over 2 zandbanken in ondiep water moet, zoodat het vertrek van hier zoo moet geregeld worden dat de schepen bij vloed overdag binnen komen. De onvoldoende verlichting maakt de vaart bij nacht gevaarlijk.

Elk oponthoud in deze haven dus kan het schip een tijdverlies van 24 uren bezorgen, met zich sleepend hooge douane-kosten en extra-loonen in Maracaibo, tevens de aansluiting in Curaçao met het volgend schip bemoeilijkheden. Toch is deze aansluiting voor Curaçao van groot belang, met 't oog op doortrekkende passagiers en overscheeplading, te meer daar de concurrentie er op loert en telkens nieuwe faciliteiten schept. Vooral met het oog op de havens van Puerto Cabello, La Guaira, Puerto Colombia, waar gebrek aan aanlegplaats is en daarom beurtstelsel ingevoerd is, kan de minste vertraging hier een oponthoud van dagen veroorzaken.

Nu de conclusie.

De stoomvaartmaatschappijen zullen, zoolang zij de brug wijd open vinden, niet de felste tegenstanders ervan zijn; zij zullen geen bezwaar hebben als 1° op de eerste waarschuwing de brug goed wijd wordt opengezwaaid, en 2° de eventueel daaraan veroorzaakte averij, door overmacht of door schuld of nalatigheid van buiten het vast commando van het schip staanden, niet meer verhaald wordt op het aanvarend schip. Gaarne ook zullen dan de stoomvaartmijen er toe medewerken om het lang openstaan der brug tot een minimum te reduceeren.

Tot slot raadt spr. nog aan, de oplossing van het probleem niet te ver te zoeken. Een eenvoudige veerdienst met twee niet te groote veerponten, bezuiden de brug, die beginnen te varen als de brug open gaat, en stil liggen als de brug dicht is, en die 's nachts niet behoeven te varen, en men heeft voorloopig voldoende voor de oeververbinding gedaan. Maar dan vrije overtocht, en afschaffing dus van [illegible] halve beschaafde wereld spottend spreekt.

Daarom: treedt dadelijk in onderhandeling met de concessionarissen, en neemt de brug tijdig over;

vangt zoo gauw mogelijk aan met den bouw van een nieuwe sterkere brug, volgens hetzelfde systeem, met slechts kleine wijziging ten aanzien van de breedte, betere machine en kabels;

bestelt de veerponten, en maakt aan Pundakant voor het stukje fortmuur door uitgraving en aan Otrabandakant door bouw van een muurtje naast de pilaren der brug, een haventje voor de veerponten, - en men is voor 't oogenblik gered.

De stoomvaartmaatschappijen zullen er dankbaarder voor zijn, dan als men de brug geheel wegneemt; daar in dat geval de openkomende kaderuimte aan Overzijde onmiddelijk in beslag zal worden genomen voor aanleg van vaartuigen, hetgeen grooter verwarring en risico voor in- en uitgaande schepen zal veroorzaken. Daar de tonnemaat der schepen toeneemt, moest eigenlijk de vaart in de haven, van havenmond tot Rancamaster, geheel vrij zijn. Ten slotte geeft spr. zijn voorkeur aan het plan as Breedestraat Punda, voor het haven- en stadsverkeer.

Hierna vroeg Mr. ESKES, lid van de K. v. K. het woord, en zeide dat blijkbaar de eerste spreker de concessie niet onder de loupe had genomen, want volgens art. 30 kan na afloop het Gouvernement de brug overnemen, voor een waarde door drie experts te bepalen.

Verder wilde Spr. een correctie geven op het verslag van de laatste zitting van de K. v. K. zooals in de „Amigoe" verschenen, (hetgeen echter een officieel, door de K. zelf verstrekt verslag was. Red. A.)

Volgens dit verslag zou Spr. gezegd hebben, dat de brug als zoodanig niet zoo slecht was. Spr. had slechts willen wijzen op de vele goede diensten, die de brug bewezen had en nog bewijst. Alleen blijft ze soms te lang open, hetgeen Spr. zelf ondervonden heeft Om dit te voorkomen stelt Spr. voor:

1. een goed systeem van senjalen.
2. menschen, die de senjalen goed begrijpen.
3. twee goede machines, om te voorkomen dat bij het open- of dicht draaien, de brug 't aflegt en niet verder kan:
4. menschen, die met verstand de machines van de brug bedienen.

Ofschoon de heer G.gezegd had niet de belangen van de olie te willen ver-

Bijblad van de Amigoe di Curaçao

De „Rotary" beweging.

Ook op Curaçao is men begonnen de „Rotary" - beweging te propageeren. In de „Boletin Comercial" van 13 Maart l.l. geeft de heer MANRIQUE CAPRILES, die de beweging te Panamá heeft leeren kennen, enkele beschouwingen daaromtrent ten beste, met het doel ook hier tot de oprichting van een „Rotary-club" te geraken.

Met het oog hierop heeft 't zeker z'n nut, een en ander van katholiek standpunt omtrent deze beweging mee te deelen.

Vader van de Rotary is PAUL P. HARRIS, procureur te Chicago. Na beëindiging van zijn Universitaire opleiding vestigde hij zich als advokaat te Chicago. Hier ondervond hij maar al te spoedig, hetgeen zoovele intellectueelen voor hem reeds ondervonden hadden, dat de overgroote meerderheid geen hooger ideaal kent dan geld te verdienen, en geld te besteden, zonder daarbij rekening te houden met de medemenschen: - een op de spits gedreven, zuiver egoistische mammon-dienst. Idealistisch aangelegd voelde hij zich geisoleerd in die groote wereldstad; - en daardoor kwam bij hem de gedachte op een Club te stichten, wier leden niet alleen nader met elkaar in kennis zouden komen, maar ook vruchtbaar van gedachten konden wisselen, over hetgeen dienstig zou kunnen zijn voor de gemeenschap, daarbij zich zelf nuttig makend door diensten jegens hun medemenschen.

Een reactie dus op het koud geld-egoisme.

HARRIS zette zijn plan aan eenige vrienden uiteen, die er hun instemming mede betuigden. Er werd een proef genomen, en de eerste bijeenkomst van de Club had plaats op 23 Februari 1905. Sedert werden de bijeenkomsten geregeld gehouden; elk lid was beurtelings gastheer op zijn bureau.

Spoedig echter nam het aantal leden zoozeer toe, dat het noodig werd in een hotel of restaurant te vergaderen. Hieruit valt de gewoonte te verklaren, voor elke Rotary-club geldend, om éens per week aan een lunch of diner bijeen te komen. Men gaf deze Club den naam van „Rotary", omdat men aanvankelijk de bijeenkomsten om beurten, d. w. z. „in rotation" hield op de bureau's der verschillende leden.

De „Rotary-club" was echter beslist meer dan een lunch-club. Voor de oprechte Rotarians vertegenwoordigt de R.-club een middel om zichzelf tot een nuttig element in de gemeenschap te maken, — een middel tot uitbreiding van den invloed van het goede.

De eerste R.-club, gesticht in 1905, werd ongeveer 3 jaar later gevolgd door een tweede te San Francisco. In 1910 waren er reeds 16 clubs in Amerika, en kwam men tot de organisatie, de „Rotary International."

De eerste R.-club buiten de Vereenigde Staten was die te Winnipeg in Canada, November 1910; daarna volgde Dublin 1911, Londen 1911, Cuba 1914, Havana 1916. De eerste in Nederland werd gesticht in 1921 te Amsterdam. Daarna verspreidde de R.-beweging zich over verschillende landen van Europa, zoodat, naar de heer Capriles schrijft, de beweging thans 2800 clubs telt, met ongeveer 134.000 leden.

Wat nu is het doel, wat zijn de beginselen der Rotary?

Het einddoel is, volgen de statuten en reglementen: de vestiging van den wereldvrede door een broederschap van zakenmenschen, vereenigd in het ideaal van *dienst*.

Maar om dit laatste doel te bereiken moeten andere doeleinden eerst worden nagestreefd. Dat zijn o. a. het ideaal van *dienst* als de grondslag van elke onderneming, die waarde heeft; vervolgens in beroep en zaken zich te laten leiden door hooge ethische beginselen. En heel in het bijzonder zal elke Rotarian het ideaal van het *dienen* nastreven in zijn persoonlijk leven, zijn zakenleven en zijn gemeenschapsleven. Als een methode van dienen zal men beschouwen vooral het verspreiden van kennis. Men zal elk verdienstelijk werk erkennen en zijn bezigheden zóó verrichten, dat zij aan de gemeenschap dienstbaar zijn.

Hierdoor streeft de Rotary er volgens eigen getuigenis naar, een hoogeren vorm te ontwikkelen van gezinsleven, zakenmenschen te kweeken die op hooger peil staan: de vriendschap te verdedigen; en van zijn leden betere trouwere burgers te maken.

Er is dan in de Rotary-strevingen veel goeds en nobels te waardeeren. Er wordt een natuurlijke deugd van naastenliefde en hulpbetoon aangekweekt hetgeen vooral tegenover het materialistisch zich uitleven en grof egoisme dat zoo vaak in bedrijven, fabrieken en handelsondernemingen domineert, zeker te prijzen is.

Dit mag ons echter niet de oogen doen sluiten voor de jammerlijke onvolmaaktheden, die deze beweging aankleven en die ze daarom voor den Christen totaal onaannemelijk maken. Het voornaamste en essentieele bezwaar is wel het positief uitsluiten van elk bovennatuurlijk beginsel, de negatie van het Christendom met zijn goddelijk gebod van naastenlief de. Dit hopen wij in een volgend artikel aan te toonen.

Het is ook om deze reden dat het bisschoppelijk boletin van Toledo namens het Spaansch Episcopaat nog kort geleden de volgende mededeeling, onderteekend door Z. Em. Kard. Segura y Saenz publiceerde:

Sedert eenigen tijd maken zich de Bisschoppen van Spanje bezorgd over de uitbreiding van zekere neutrale instellingen onder de katholieken en bespreken in hunne vergaderingen de middelen om het gevaar te bezweren.

Daar alles tot dusver onvoldoende was en bovengenoemde instellingen steeds meer het burgerrecht verkrijgen in dit katholieke land en eene voortdurende propaganda maken onder de katholieken tot groot nadeel van het zielenheil, hebben de eerste Aartsbisschoppen in naam van geheel het Episcopaat, 't een plicht van hun herdersambt geacht het katholieke volk te waarschuwen tegen de instellingen, die niet overeenkomstig den geest van Onze Moeder de H. Kerk werken.

Daar het onze plicht is volgens canon 336, paragraaf II, te waken opdat onder de geestelijkheid en en het volk de zuiverheid van geloof en zeden bewaard blijven, moeten wij noodzakelijk de geloovigen herinneren aan canon 684, die zegt, dat de geloovigen loffelijk hun naam schenken aan de Vereenigingen door de Kerk opgericht of aanbevolen, maar zich moeten wachten voor geheime, veroordeelde, opruiende, verdachte vereenigingen en van die zich onttrekken aan de waakzaamheid der Kerk.

De vereeniging genoemd „International Rotary" hier gekend onder den naam van „Rotarios" onlangs door eenige Bisschoppen veroordeeld, en die een absoluut *laicisme* belijdt en een algemeene godsdienstige onverschilligheid, met het doel de zeden der menschen en van de maatschappij te verbeteren, geheel onafhankelijk en afgescheiden van onze Moeder de H. Kerk, de vereeniging Lyceum-Club der Spaansche vrouwen welke elke godsdienstige richting verbiedt, de vereeniging genaamd „Bond voor Goedheid" die dezelfde neutrale leeken-zedenleer belijdt, zijn vereenigingen waarvoor de geloovigen zich moeten hoeden volgens canon 684,

Het schrijven draagt de onderteekening van Kard, Segura y Saenz, maar werd gepubliceerd, zoo vermeldt een voetnoot, in naam van alle Aartsbisschoppen van Spanje.

(Wordt vervolgd.)

dedigen, meende Spr. dat de heer G. dit toch uitstekend gedaan had, daar de belangen van de scheepvaart in 't algemeen, ook gelden voor de schepen van de C. S. M. op Maracaibo. Als vertraging, om reden der brug soms 24 uur verlies geeft, begrijpt men wat dat beteekent voor de 10 schepen van de olie die per dag uitvaren.

Daarom voelt Spr. er iets voor om de brug overdag open te laten, en 's nachts te sluiten; daardoor heeft men niet de dure exploitatie van den ferrydienst bij nacht.

Allen zijn 't er over eens dat ferrybooten noodzakelijk zijn. Daarom vraagt Spr. deze zoo spoedig mogelijk te bestellen. Eerst echter zou hij er gaarne een deskundige over hooren, die na in Holland de ferrydienst bestudeerd en gedurende een paar weken den toestand hier onderzocht te hebben van advies zou kunnen dienen; een specialist dus op 't gebied van ferrydienst.

Spr. is niet tegen een matig tarief, vindt echter f. 15 per maand voor een auto te veel. Het gouvernement behoeft geen winst te maken.

Nabetrachting van de Redactie.

Er is nu al heel wat geboomd en geschreven over het vraagstuk der oeververbinding.

„Der langen Reden kurzer Sinn" is, een combinatie van brug, (en deze dan gemoderniseerd) en ferryboot.

Daar zijn 't wel zoo goed als allen over eens.

Over 't laatste hopen wij volgende week nog wel eens een woordje te zeggen.

Wat 't eerste, n.l. de brug betreft, vinden wij 't jammer dat het gouvernementsplan, op de Woensdagavond gehouden vergadering niet uitvoeriger besproken is. Daar had men, dunkt ons, een heel bijzondere aandacht aan moeten schenken, vooral omdat het Bestuur de meening van de Kamer van Koophandel daaromtrent gevraagd had, en deze haar oordeel had opgeschort tot na de Algemeene Vergadering.

Nu zijn wij daaromtrent niet veel wijzer geworden, want de eerste spreker, Pater Euwens, pleitte voor decentralizatie van het verkeer, — dus de brug weg van de Breedestraat-Punda, terwijl de tweede spreker, de heer Gorsira, meer voelde voor een brug in de as van de Breedestraat-Punda.

En daar bleef het bij.

Tegen het plan van 't Gouvernement, om n.l. aan de Pundazijde de brug te leggen op den hoek Handelskade-De Ruyterkade, en dan het verkeer te leiden bij 't afgaan der brug langs de Handelskade, bij 't opgaan langs de De Ruyterkade, bestaat o.i. een bezwaar, dat men blijkbaar niet voldoende onder de oogen gezien heeft, en dat voor ons het plan onuitvoerbaar maakt.

Volgens onze bescheiden meening, ziet men in het gouvernementsplan over 't hoofd, wat eigenlijk de Handelskade is en waarvoor deze op de eerste plaats dient.

Deze is in de eerste en voornaamste plaats een kade, en geen verkeersweg, althans geen weg waarlangs men het groote verkeer kan leiden. Het is een plaats waar schepen aanleggen, waar voortdurend goederen gelost en geladen worden, waar trucks op en af rijden om goederen ter verscheping aan te brengen of geloste goederen in ontvangst te nemen.

Gaat men nu langs die kade het groote verkeer leiden van alles wat van de Koningin Emmabrug afkomt, — en hoe omvangrijk dit reeds is, weet eenieder, terwijl het nog voortdurend in omvang toeneemt, — dan zal een van beiden, of het handels- of vrachtverkeer, ófwel het passagiersverkeer in het gedrang komen.

Het is niet onmogelijk dat beiden erdoor gestremd worden. Het eene is naar ons oordeel een onoverkomelijke sta-in-den-weg voor 't andere; te meer nog daar er voortdurend, dwars over de Handelskade, goederen naar de douane-entrepots getransporteerd worden.

Wegens de betrekkelijk geringe breedte dezer kade, of liever van den rijweg langs de kade, zijn deze twee belangen, naar onze meening, onmogelijk te vereenigen.

Ook de De Ruyterkade met zijn smallen doorgang door de Columbusstraat naar den Pietermaaiweg, lijkt ons onvoldoende voor het op- en neergaand verkeer, beiden.

Zoodat naar onze bescheiden meening het gouvernementsplan op dit bezwaar stranden moet.

Dan de brug recht op de as van de Breedestraat-Punda, en aan de Overzij op de oude plaats, of even ten Noorden van Salon Brion? O.i. zit er niets anders op.... of men moest er toe besluiten om een grooten doorbraak te maken in het Punda-complex, zooals reeds Gouverneur Helfrich van plan was; met flinke ruime straten. In dat geval zou er niets tegen, misschien zelfs veel voor zijn, om de brug te liggen in de as van de Breedestraat Otrabanda, recht de haven over.

Een volgenden keer hopen wij nog enkele beschouwingen te wijden aan de voorgestelde ferrybooten, en verbetering van het seinwezen, waarop ook reeds door den heer Eskes gewezen is.

BERICHTEN

MISSIE-NIEUWS.

Benoemingen.

Tot Pastoor van St. Anna, Otrabanda is benoemd de Zeereerw. Pater H. SMIT, Pastoor Pietermaai, die tevens den Hoogeerw. Pater M. VAN DER ELSEN, Vicaris Provinciaal, bij zijn aanstaand vertrek, als zoodanig zal vervangen; tot Pastoor van de parochie van Pietermaai, is benoemd de Zeereerw. Pater D. REISCH, thans Pastoor te Kralendijk, Bonaire; tot Pastoor te Kralendijk Bonaire, is benoemd de Zeereerw. Pater B. SCHIPPER, thans kapelaan te Pietermaai, terwijl de weleerw. Pater B. HART benoemd is tot kapelaan te Bonaire.

Tot Pastoor van St. Eustatius is benoemd de Z. E. Pater M. MEESTERS, kapelaan te Otrabanda, en tot kapelaan te Otrabanda de Z. E. Pater A DE VALK, thans pastoor van Jandoret, terwijl de Z. E. Pater P. PAANAKKER benoemd is tot Pastoor Lorient St. Barths.

Mannendag.

Verleden Zondag was 't algemeene H. Communie der mannen in de parochie van St. Anna en der H. Familie. Om 5 uur, bij de speciale H. Mis voor mannen, waren beide kerken propvol en en ongeveer een 1000 mannen naderden ter H. Tafel.

Een prachtige demonstratie van ons H. Geloof, die op allen een diepen indruk gemaakt heeft en zeer zeker overvloedige vruchten zal afwerpen voor het godsdienstig en zedelijk leven van ons volk.

Nieuwe parochies.

Op „Groot Kwartier" is men reeds bezig met de fundamenten van de nieuwe kerk en het zustershuis. Het plan voor de pastorie is ook reeds klaar.

Bovendien is Mgr. VUYLSTEKE van plan ten spoedigste te beginnen met den bouw van een kerk op „Wishi".

Volgens de laatste berekeningen wonen daar in de buurt reeds bij de 2000 menschen, terwijl er nog voortdurend bijgebouwd wordt. Terrein voor de Kerk heeft Mgr. reeds; doch voor terreinen voor school en pastorie heeft Mgr. een rekest ingediend bij het Gouvernement.

Van 15 Maart tot 15 April zal er een collecte gehouden worden bij de toekomstige parochianen van „Wishi", om Mgr. te helpen bij de ten uitvoer legging dezer plannen, die een schat van geld kosten.

Goede reis.

Donderdag a. s. zullen de W. E. Paters C. GALLÉ, TH. EXLER en T. JANSEN per Fransche boot „Pellerin de Latouche" van Bordeaux naar hier vertrekken. Wij wenschen ze een voorspoedige reis en behouden aankomst alhier.

Inbraak.

Een [illegible] op een morgen geconstateerd, dat er ingebroken was in de nieuwe douaneloods op Scharloo bij de Koningin Wilhelminabrug. Een bedrag van f 285 werd vermist. Naar verluidt, is dat bedrag nog niet terecht, maar is een vreemdeling, die onder verdenking staat, aangehouden.

Deze week is er ingebroken in een winkeltje op den Pietermaaiweg. De eigenaar zag den dief, die, toen hij werd opgemerkt, op de vlucht ging, tegelijk met een persoon die op den uitkijk stond.

Moord.

Maandag 18 Maart werd op de Isla een lijk in staat van ontbinding ontdekt. Het hoofd lag onder een aantal steenen. Het schijnt van een man van Sto. Domingo te zijn, Johnson geheeten, die reeds een paar dagen vermist werd. Een vreemdeling, naar het schijnt een landgenoot van J. staat onder verdenking en is aangehouden. De zaak is in handen van den Rechter-commissie.

Kantongerecht.

Woensdag is de heer L. de W. ter terechtzitting van het kantongerecht alhier vrijgesproken van het laten loopen van een haan op den openbaren weg. Dr. H. POLVLIET zat als kantonrechter.

Wij verheugen ons over den afloop van deze zoo betreurenswaardige zaak en hopen dat men in de toekomst voor herhaling van alle overdreven machtsvertoon van politie tegenover burgers streng zal waken.

Vonnis van de rechtbank.

De Venezolaan Delfin Perez, die in den avond van 24 Januari l.l. in de Prinsenstraat alhier, zijn landgenoot Hilario Montenegro met verschillende messteken gedood heeft, is veroordeeld tot vijftien jaren gevangenisstraf met openbare tewerkstelling.

Jacht „Utowana."

Woensdag en Donderdag vertoefde in onze haven het Amerikaansche jacht *Utowana*, eigendom van den Amerikaanschen multimillionair MR. ALLISON VICENT ARMOUR, oprichter en eigenaar van de vleeschfabrieken van Chicago.

Met Mr ARMOUR was tevens aan boord een reisgezelschap van 6 of 7 heeren, waaronder een botanist. Behalve als pleziertocht had de reis ook een wetenschappelijk doel nl. economische botonie.

De Heer Armour bracht ook een bezoek bij Z. Exc. Gouverneur FRUYTIER.

Excursie naar Aruba.

De heer C. Davelaar heeft een excursie georganiseerd naar Aruba met het S.S. „Brion". De boot vertrekt van hier Zaterdag voor Paschen 's avonds 10 uur, om van Aruba naar hier te vertrekken Paaschmaandag 's middags ten 12 uur. Er gaat een orkest aanboord. Naar wij vernemen heerscht er veel enthousiasme voor dezen pleziertocht.

Radio-muziekprogramma

van den Phoho Philips Kristalbestuurder kortegolfzender te Huizen Noord-Holland werkende op een golflengte van 16.882 meter:

Maandag	25 Maart	van 8.23 tot 11.23 v.m.
Woensdag	27 Maart	van 7.23 tot 11.23 v.m Curaçaotijd.
Donderdag	28 Maart	
Vrijdag	29 Maart	

Curaçaosche Schouwburg

De Curaçaosche Schouwburg Maatschappij maakt hierbij bekend dat van de plannen voor den bouw van een schouwburg alhier, ingekomen naar aanleiding van de door haar gehouden prijsvraag, het plan, ontworpen door den Heer Joh. W. M. VALK, als het meest geschikt voor uitvoering, door het Bestuur van voornoemde maatschappij, is aangenomen.

Officieele berichten.

De Heer Jossy C. Henriquez is benoemd tot lid van den Raad van Toezicht op de Koloniale Postspaarbank alhier.

De Heeren A. H. Goilo en A. E. Sprock zijn benoemd tot hulpseiners bij den Landsradiodienst in Curaçao en werkzaam gesteld op den Post voor D. T. op Curaçao.

Aan den Heer A. N. Sprock, onderhavenbeheerder alhier, is, op zijn verzoek, eervol ontslag 's Lands dienst verleend.

C. A. V. Fincio is benoemd tot motordrijver bij den Landsradiodienst op Curaçao.

Aan den tijdelijken deurwaarder der belastingen alhier M. C. Torres is, op zijn verzoek, eervol ontslag uit 's Lands dienst verleend.

Een raar geval.

Men meldt ons het volgende. 't Gebeurde Woensdagavond na afloop der brugvergadering.

Op Brionplein aangekomen, was de burg open, dus wachten. De vloot van oliebooten ging uit, elk met een loods aan boord. Toen gebeurde het dat de wachtende Heeren, waaronder naar men ons meldt, ook Zijne Exc. de Gouverneur, en de heeren Eskes en Gorsira, getuige waren van het volgende gebeuren. Vlak vóór de Club „de Gezelligheid" voer een olieboot een beetje langzaam op, tot opeens een volgende boot met veel waarschuwingen van de stoomfluit de vorige met zeer groote vaart voorbij voer. Niemand begreep, wat er te doen was; maar zeker moet er iets bijzonders gebeurd zijn. Zeker is dat eenieder deze manoeuvre vreemd en wel wat onverantwoordelijk vond.

Het geheim militair verdrag tusschen Frankrijk en België.

Nog steeds zijn de kranten vol van dit z. g. geheim verdrag, dat onrust en beroering gebracht heeft in veler harten, en waarover nog steeds een sluier van geheimzinnigheid hangt. Volgens een bericht van B. C. van Dinsdag 19 Maart l.l. zou 't niet anders dan een vervalsching zijn, volgens eigen getuigenis van Albert Franck die bij aankomst te Brussel gearresteerd is, en die niemand anders schijnt te zijn, als de persoon, volgens de „Indépendance Belge", reeds verdacht werd een zekere Heine, zoon van een holl. vader en duitsche moeder, die na verschillende betrekkingen te hebben bekleed aan de bibliotheken van Leuven, Antwerpen, Brugge, later spionnendienst verrichtte voor Duitschland. Volgens „La Nacion" zou men hem 100.000 mark hebben aangeboden.

„Colombo".

Maandag l.l. viel de Engelsche kruiser „Colombo" onze haven binnen.

Dinsdagavond was er diner ten Gouvernementshuize voor de Etat Mayor en genoodigden.

Woensdagavond bood de Curaçaosche Sportclub een dansavond aan.

Vrijdagmorgen heeft het schip zijn reis vervolgd. Van harte een gelukkige reis.

Welkom.

Per SS. „Brielle" is van zijn verlof-reis naar Nederland hier teruggekeerd de heer BEEK, hoofd der Hendrikschool alhier. Welkom.

Maduro's Bank

Curaçao.

Volgestort Kapitaal en Reserve fls 2.500.000

Koopt en verkoopt wissels,
buitenlandsch bankpapier, coupons,
gemunt goud en zilver.
Neemt gelden á depósito en opent
chequerekeningen met rente-vergoeding.
Verschaft Reiswissels, Credietbrieven,
Circulaire Credietbrieven.
Telegrafische Uitbetalingen.
Safe-loketten Spaarbank.

Hamburg-Amerika-Linie.

NEXT SAILINGS (Subject to Changes) **FROM CURACAO TO:**

Passenger-Ship:	Pto. Colombia, Cartagena, Cristobal, Port Limon:	Pto. Cabello, La Guayra, Trinidad, PLYMOUTH, AMSTERDAM & HAMBURG
M. S. Magdalena	Jan. 17—18.	Jan. 29—30.
*) SS. Grunewald	Febr. 7—8.	Mar. 13.
M. S. „Orinoco"	Febr. 14—15.	Febr. 26—27.
M.S .Magdalena	Mar. 14—15.	Mar. 26—27.
SS. Rugia		Apr. 11.
*) SS. Teutonia	Apr. 2—3.	May 9.
MS. Orinoco	Apr. 11—12.	Apr. 23—24.
*) SS. Galicia	Apr. 31/May 1	June 5.
MS. Magdalena	May 9—10.	May 21—22.
*) Grunewald	May 28—29.	July 2.
MS. Orinoco	June. 6—7.	June 18—19.
*) SS. Rugia	June 25—26.	July 31.
M. S. „Magdalena"	July 4—5.	July 16—17.

Steamers marked *) call at Pto. Barrios and MEXICO, returning via Westindian Ports to Europe.

The Steamers „TEUTONIA", „RUGIA" & „GALICIA" have FIRST and THIRD CLASS accomodation. SS. „GRUNEWALD" has ONLY FIRST CLASS accomodation.

The special attention is called to the New Twin Screw Motor-Ships „ORINOCO" and „MAGDALENA". These Ships have an excellent FIRST, INTERMEDIATE and THIRD CLASS accomodation.
The „ORINOCO" and MAGDALENA" call homewardbound also at CHERBOURG.

All Ships accept Passengers and Cargo.

For further information apply to:

Edwards, Henriquez & Co.
Agents.

APOTHEEK
"Botica Nacional"

van EDMUND JACOBSEN, Apotheker

AMERICAN DRUGSTORE ENGLISH PHARMACY
Breedestraat, Otrabanda Telefon No. 256

Spoedige aflevering van Recepten
Patentmedicijnen en Chemicalien
Drogerijen Parfumes en Zeepen
Wijnen en Likeuren
Alle Foto-artikelen
Allerlei Soorten van
Chocolade, Suikerwaren, en Koekjes
Sigaren en Sigaretten Sodawater en Limonade
VLUGGE BEDIENING OOK AAN HUIS BEZORGEN.

1868 -- 31 Maart -- 1928

!!! JUBILEUM KOSMOS FABRIEKEN !!!

Bij onderstaande Sigaren, welke wij tot 31 December 1928 afleveren, of op dien datum in bestelling hebben, verstrekken wij per 50 stuks:

Kosmos Populair per kist van	50	Fl. 4.00	=2 bons
Kosmos Superior „ „	„ 50	„ 4.50	=3 „
Kosmos Record „ „	„ 50	„ 5.50	=4 „
Kosmos Astra „ „	„ 50	„ 5.50	=4 „
Kosmos Glorioso „ „	„ 50	„ 6.50	=4 „
Kosmos Casino Royal „	„ 50	„ 6.50	=5 „
Kosmos Orientales „	„ 25	„ 4.75	=5 „
Maréchal Niel Imperiales „	25	„ 5.00	=5 „
The Kings Morning Ride „	25	„ 6.50	=5 „

80 BONS KUNNEN WORDEN INGEWISSELD TEGEN EEN PRACHTIG

Heeren-Armband Horloge, ter waarde van f15.00

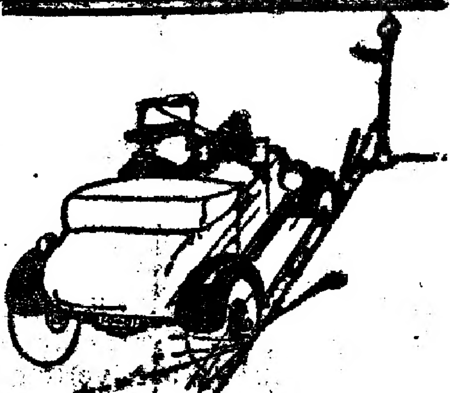
Fensohn & Co.

6-26 v. h. H. J. Vooren, boven Curiel's Bank.



Leverancier van Leche Gloria op Curaçao

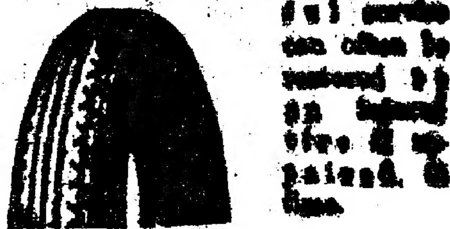
Mario Pinedo.



CURB CHAFING IS HARD ON TIRES

When your tires grind against the curbing it wears away the sidewall. This permits moisture to enter and rot the carcass of the tire.

We will be glad to inspect your tires for cuts and bruises free. If repairs are needed the spot is small. Thousands of miles of useful service can often be restored to an injured tire, if repaired in time.



Firestone

TIRES AND TUBES

SOLE DISTRIBUTORS:
A. D. CAPRILES & Co.
Heerenstraat No. 20.

Sub-dealers.
Galmeyer & Co. Otrabanda.
Galmeyer & Co. Semikok
B. J. Arends Aruba.

2—2

OPROEPING.

Hij, die in aanmerking wenscht te komen voor de betrekking van **Deurwaarder der belastingen** *wordt uitgenoodigd zich schriftelijk aan te melden en den brief persoonlijk te bezorgen ten kantore van den* **Koloniaalen Ontvanger** *alhier, uiterlijk tot den* **30n. Maart a.s.**

Aan de betrekking is verbonden een vaste toelage van **f. 125** *tot* **f. 200** *per maand en emolumenten tot een bedrag van plus minus* **f. 1800** *per jaar.*

Curaçao, den 14n Maart 1929
De Koloniaal Ontvanger,
M. v. ROMONDT.

HORN-LINE.

List of sailings from CURAÇAO to:

HAMBURG via Pto. Cabello, La Guaira & Trinidad:		PTO. COLOMBIA & CARTAGENA:	
M.S. Heinz Horn	6 January	M.S. Heinz Horn	19 Decemb[er]
M.S. Consul Horn	22 January	M.S. Consul Horn	7 January
M.S. INGRID HORN	3 February	M.S. INGRID HORN	18 January
M.S. Frida Horn	17 February	M.S. Frida Horn	1 February
M.S. MIMI HORN	3 March	M.S. MIMI HORN	15 February
M.S. Heinz Horn	31 March	M.S. Heinz Horn	15 March
M.S. Presidente Gomez	14 April	M.S. Presidente Gomez	28 March
M.S. INGRID HORN	28 April	M.S. INGRID HORN	11 April

SANTA MARTA:		Kingston & Port au Prince, via Jacmel:	
M.S. Heinz Horn	19 December	M.S. Minna Horn	17 Decemb[er]
M.S. Ingrid Horn	18 January	M.S. Henry Horn	25 January
M.S. Mimi Horn	15 February	M.S. Waldtraut Horn	22 February
M.S. Heinz Horn	15 March	M.S. Minna Horn	22 March
M.S. Ingrid Horn	11 April	M.S. Consul Horn	19 April

MARACAIBO: Two monthly rsailings by M.S. „Karibia II".

All ships accept cargo and passengers.

FLS. 2,900

THE NEW

"G. M. C." General Motors Truck

MODEL T 19

GREATLY IMPROVED. 1½ to 2 TONS CAPACITY. TIRES FRONT 30 X 5.50 HEAVY DUTY. REAR 32 X 6 Truck Type 8 PLYS. UNPRECEDENTED RESERVES OF SPEED, SAFETY PROVISION, POWER AND STRENGTH .... INSURING A TRUCK INVESTMENT THAT IS SIMPLY WITHOUT EQUAL PAST OR PRESENT!!

SEE IT TO-DAY IN OUR SHOW ROOM!

WEST INDIA MERCANTILE CO. LTD
Agents. 6



MESSING & Co Agenten.

Koninklijke Nederl. Stoomboot Maatsch.
VAN CURAÇAO

NAAR Pto. Colombia, Cartagena, Cristobal en Pto. Limon:

SS. Crijnssen	21 Maart
SS. „Stuyvesant"	4 April
SS. „Venezuela"	18 April

NAAR Pto. Cabello, La Guaira, Trinidad, Barbados en Europa:

SS. „Simon Bolivar"	19 Maart
SS. „Crijnssen"	2 April
SS. „Stuyvesant"	16 April

Naar Port-au-Prince en New-York:

SS. „Nickerie"	25 Maart
SS. „Cottica"	15 April

NAAR Pto. Cabello, La Guaira, Cumaná, Pampatar, Carúpano, Trinidad, Demerara, Paramaribo en Europa:

SS. „Oranje Nassau"	1 April
SS. „Nickerie"	22 April

NAAR New-York:

SS. „Bacchus"	29 Maart
SS. „Medea"	5 April

Bovendien wordt een geregelde dienst onderhouden tusschen Curaçao-Maracaibo met de S.S. „Atlas", „Midas" en „Brion"

SHELL PRODUCTEN.

PRIJSNOTEERING.

Gasoline ex pomp per gallon	fl.	0,68
Gasoline per blik van 5 gallons	„	3,90
Kerosine per blik van 5 gallons	„	2,75
Mineral turpentine [vervangt terpentijn] per blik van 5 gallons	„	8,50
Smeeroliën:		
„Single Shell" ex pomp per gallon	„	1,55
„Double Shell" ex pomp per gallon	„	2,—
„Triple Shell" ex pomp per gallon		2,50
Cokes per ton	„	15,—
Kero-gasolie, brandstof voor "Delco" installaties enz. per gallon	„	0,34

De levering van „Kero-Gasolie" geschiedt uitsluitend in drums van 80 gallons

CURAÇAOSCHE PETROLEUM INDUSTRIE MAATSCHAPPIJ.

92